3-A-213
13

INFORME DEL ALM. HARRY TRENT (U.S.NAVY)

Enviado por Diego Marré

El Almirante de la U.S. Navy Harrry Trent ha escrito mucho sobre el conflicto de Malvinas, especialmente en Proceedings, la revista de la US Navy. Visito varias veces Argentina como Comandante del Atlantico Sur (R.Hermelo)

Malvinas: un caso de estudio

Análisis crítico del Conflicto de Malvinas. Abarca cronológicamente desde los incidentes previos hasta la finalización de la batalla por Puerto Argentino. Estratégicamente comprende los niveles de estrategia general, militar y operacional. El análisis considera los conceptos de la operación desde la óptica de cada bando.

En el Hemisferio Sur, se lo llama Conflicto de Malvinas; en América del Norte y Europa, Conflicto del Atlántico Sur. Los británicos lo llaman "Guerra del Atlántico Sur".

En la Universidad de Defensa Nacional de los EE.UU. donde dicto el Curso Final para generales y almirantes recientemente promovidos, nosotros enseñamos, entre otros temas, dos casos dignos de especial estudio: uno es el de la crisis de Grenada, la que estudiamos y discutimos porque, aunque los EE.UU. triunfaron y lograron sus objetivos, nuestros militares cometieron muchos errores y la operación pudo haberse realizado en forma más satisfactoria.

Muchos de mis alumnos participaron en los combates en Grenada y por eso ellos tienden a justificarse en base a razonamientos dictados por la emoción y están propensos a interpretar o racionalizar decisiones según criterios que, vistos retrospectivamente, no fueron los mejores.

Por eso enseñamos un segundo caso de estudio, en un evento político-militar en que los EE.UU. fueron sólo observadores y no participantes. *(En lo cual diferimos, ya que EEUU le dio soporte logistico, material e inteligencia al Reino Unido - Nota del webmaster)*

Este segundo caso es el Conflicto de Malvinas.

Este conflicto rico en decisiones político-militares y lleno de errores y cálculos equivocados en ambos bandos, provee una excelente oportunidad para que nuestros generales y almirantes examinen una compleja construcción diplomática y comprueben cómo los factores políticos, algunos de los cuales aún pasan desapercibidos, causaron el fracaso del proceso diplomático dando por resultado la guerra.

Es también posible examinar un período de desarrollo de un conflicto durante el cual un bando actuaba todavía según las reglas para el manejo de crisis, mientras el otro ya estaba en guerra, fenómeno político-militar éste nunca acaecido antes en la moderna historia militar.

Este segundo caso brinda una oportunidad a los generales y almirantes norteamericanos que justamente examinan las ventajas de las organizaciones conjuntas de defensa, para observar la nueva estructura de comando conjunto argentina, que en la práctica fue conjunta sólo de nombre.

En este caso hubo también lecciones para el Congreso de los EE.UU., útiles para la aprobación de la organización de defensa de nuestro país. Y el conflicto también fue una oportunidad para verificar el impacto de la suerte en el resultado de una guerra.

-¿Hubieran sido diferentes los resultados, si la televisión británica no hubiera comunicado erróneamente la zarpada de dos de sus submarinos nucleares desde Gibraltar hacia las cercanías de las Islas Georgias del Sur el 26 de Marzo? -¿Hubieran sido diferentes los resultados, si el viento y el mar no hubieran estado en calma el 1 ° de Mayo?

-¿Hubieran los resultados sido diferentes, si las 14 bombas que, penetraron en los cascos de buques de guerra británicos sin explotar, hubieran explotado?

-¿Hubiera el resultado sido diferente si los torpedos Telefunken argentinos hubieran funcionado como debían?

-¿Hubieran los mismos ingleses reaccionado usando su fuerza militar si no hubieran habido huelgas en las minas de carbón de Gran Bretaña?

Y finalmente el conflicto provee la oportunidad con el beneficio de un análisis retrospectivo, para examinar el impacto de algunas decisiones como el fracaso argentino en prolongar la pista de Puerto Argentino para que pudieran operar los A4 y Mirage; el no empleo de buques de carga para transportar artillería pesada y helicópteros a las Islas entre el 2 y el 12 de Abril; la división de las fuerzas de Ejército argentino entre las Islas Soledad Gran Malvina ;la decisión argentina de no explotar la crítica vulnerabilidad en Fitz Roy y Bluff Cove y la decisión británica de atacar al Crucero "General Belgrano".

Analizamos el curso que la guerra terrestre pudo haber tenido si las fuerzas de Gran Malvina hubieran estado en San Carlos, forzando en consecuencia a los británicos a establecer su cabeza de playa en Gran Malvina en lugar de Soledad, porque esto es lo que ellos hubieran hecho. Mi ventajosa ubicación durante el conflicto fue la de Comandante en Jefe de la Flota del Atlántico de los EE.UU. y Comandante Supremo de la OTAN en Atlántico. En ese cargo yo no tenía rol que no fuera el de observador de un conflicto que enfrentaba a dos preciados amigos.

Como mi amigo Horacio Fisher, en aquel entonces oficial de enlace argentino en mi Estado Mayor nos podrá decir, nosotros no recibíamos mucha información sobre el curso de la guerra en mi Comando de Norforlk.

Nuestras apreciaciones allí previeron la victoria argentina hasta las semanas finales de la lucha, puesto que ignorábamos algunas de las decisiones cruciales, cuya adopción hiciera que nuestro pronóstico fuera erróneo.

Lo que voy a compartir con Uds. es mi personal visión del Conflicto de Malvinas, producto de meses de estudio de informes y registros y de entrevistas con los principales jefes de ambos bandos.

Estos estudios, resultaron difíciles porque los informes y entrevistas reflejaban conflictivas percepciones sobre lo ocurrido antes y durante algunos eventos políticos y militares críticos.

Ello, en sí mismo instructivo, ya que refleja muy correctamente el sentido de la expresión "niebla de guerra".

En mis estudios, yo he tenido libre acceso a los líderes argentinos y británicos, a documentos y a análisis realizados luego del conflicto.

Mientras yo relato este doloroso episodio de la historia, ustedes mentalmente podrán ir analizando en qué medida cada contrincante adhirió a los principios militares de objetivo, ofensiva, masa, maniobra, simplicidad, seguridad, sorpresa, economía de la fuerza y unidad de comando.

Mientras el estudio completo comprende la cronología de todos los hechos, de acuerdo con los registros de ambos bandos, las primeras bases para análisis por los alumnos están constituidas por una serie de ensayos que he escrito concretando los diversos aspectos del conflicto, incluyendo: el preludio diplomático; el derrumbe de la disuasión resultante de percepciones de la política de defensa británica posterior a la Segunda Guerra Mundial; el reconocimiento del problema y la planificación inicial de ambos bandos y el incidente Davidoff.

Entendiendo el problema

Si los sucesivos gobiernos argentinos han podido haber considerado el uso de la fuerza militar como un ingrediente o en sustitución de los medios diplomáticos para recuperar la soberanía sobre las Malvinas, esas acciones fueron desalentadas por la percepción de las capacidades militares británicas y por la decisión británica de usar esas capacidades para defender sus intereses.

1- **En ningún momento previo al envío de fuerzas militares argentinas a Puerto Argentino el 2 de Abril de 1982, la Junta pensó que los británicos iban a responder con la fuerza militar**.

2- **Ni tampoco en ningún momento previo o durante el conflicto de Malvinas, los jefes militares argentinos creyeron que la Argentina podía prevalecer en una confrontación militar con Gran Bretaña**.

Estas dos creencias dominaron el proceso de toma de decisiones de la conducción política y militar argentina antes y durante el conflicto.

El conflicto fue el resultado de décadas persistente determinación de la parte argentina para recuperar la soberanía sobre las Islas Malvinas y de persistente determinación de los sucesivos gobiernos británicos de respaldar la autodeterminación de los habitantes de esas Islas. Esas actitudes se mantuvieron balanceadas durante muchos años, por una confluencia personalidades, y de aptitudes políticas ambos bandos); la habilidad de la Falkland Islands Company para influir sobre las decisiones políticas en Londres y una cambiante percepción poder militar británico y del interés nacional británico, formaron la base de las decisión en ambos bandos que dieron por resultado conflicto.
Agreguemos a esto el desgaste del Partido Conservador que estaba en el poder en Gran Bretaña, el creciente descontento laboral ese país, una sensación de amenaza de muerte en el ánimo de los jefes de la marina británica y el escenario estaba preparado para el intrincado esquema de decisiones que siguió.

Aproximadamente mil vidas se perdieron en el conflicto, casi una por cada dos habitantes de las Islas. Treinta buques de combate y apoyo fueron hundidos o averiados y ciento treinta y ocho aviones destruidos o capturados. Los "intereses" de los habitantes de las islas fueron exitosamente defendidos por los británicos y los esfuerzos argentinos para recuperar soberanía sobre las islas fracasaron.

La marina británica recuperó su importancia a los ojos de los dirigentes políticos de ese país y los militares argentinos fueron reemplazados por un gobierno civil.

La mayor parte de los textos y tratados relacionados con la soberanía en Malvinas, dedican cientos de páginas a los ciento cincuenta años de puja diplomática. Los argentinos dan mucha importancia a cada paso de ese proceso y profesan gran fe en la diplomacia, pero advierten un claro encadenamiento entre las capacidades militares y la misma. Están convencidos de que la capacidad militar puede dar un "pequeño empujón con el codo" a la diplomacia dentro de ciertos límites y sin cruzar el umbral de la guerra.

Los británicos son, por otra parte, los maestros mundiales del proceso diplomático y del uso de la fuerza militar en el clásico estilo clausewitziano, como una extensión de1 proceso político por otros medios, haya sido o no cruzado el umbral de la guerra.

La conducción argentina durante el conflicto , expresó el punto de vista de que la Argentina tiene demasiada historia como para no tomar decisiones. En los EE.UU. y Gran Bretaña decimos que uno comienza su historia con cada guerra. Eso hace las contabilidades y las tomas de decisiones más sencillas.

No tiene importancia sí estos puntos de vista argentinos son históricamente correctos o no. Lo que cuenta es que esos criterios tuvieron un profundo impacto en las decisiones argentinas durante el preludio del conflicto.

De particular interés para los militares profesionales es la brecha entre las premisas en que basaron sus decisiones los gobernantes británicos por un lado y las que usaron para basar las suyas los argentinos por el otro. Entre la ocupación de las islas el 2 de abril y el hundimiento del Belgrano, el 2 de Mayo, las autoridades argentinas actuaron en la convicción de que estaban envueltas en el manejo de una crisis diplomática. Los británicos lo hicieron en la convicción de que estaban en guerra.

El objetivo político argentino era "una solución diplomática para recuperar la soberanía sobre las islas". Los objetivos británicos, "defender los intereses de los residentes en las islas y castigar la agresión".

Se puede afirmar que **Argentina perdió la guerra entre el 2 y 12 de Abril, cuando no aprovechó la oportunidad que tenía para emplear buques de carga en el transporte de artillería pesada y helicópteros para sus fuerzas de ocupación y equipo pesado para el movimiento de tierra que hubiera permitido al personal en la isla prolongar la pista de Puerto Argentino para que pudieran operar sus A4 y Mirage.**

La indecisión basada en el preconcepto argentino de que era imposible derrotar a los británicos en un conflicto armado, fue el elemento dominante en el resultado final.

El incidente Davidoff

El incidente Davidoff es crucial para el análisis o examen del conflicto de Malvinas. El representa el arrancador de guerra o como dijo el almirante Anaya el detonador.

Es importante porque las percepciones del incidente Davidoff hechas después de la guerra, en Gran Bretaña y Argentina son completamente diferentes. Esto es lo que yo creo que ocurrió:

En septiembre de 1979, Constantino Sergio Davidoff firmó contrato con una compañía escocesa por el que se le transferían el equipo e instalaciones de cuatro factorías de ballenas en Leith, islas Georgias del Sur.

Este contrato le daba derecho para mover el metal de chatarra de la isla hasta marzo de 1983. Las autoridades de las Islas Malvinas fueron informadas de ese contrato en agosto de 1980.

El Convenio sobre Comunicaciones de 1971 permitía los viajes entre las Malvinas y Argentina usando solamente una tarjeta blanca, pero recordemos que en respuesta a la Resolución 1514 de las Naciones Unidas, los británicos inscribieron Georgias del Sur como una colonia separada de las Malvinas y gobernada directamente desde Gran Bretaña, administrada por el gobierno de Malvinas sólo por razones de conveniencia.

Recordemos también que la Argentina rechazó la demanda de status de colonia para Georgias del Sur sosteniendo que al igual que Malvinas habían pertenecido siempre a Argentina por lo que no podían ser colonias de nadie.

El problema surgió cuando Davidoff visitó Leith por primera vez para inspeccionar las instalaciones que había adquirido y debía retirar, dado su valor como chatarra.

Los británicos en Puerto Stanley sostuvieron que nadie podía desembarcar en Georgias del Sur sin antes haber obtenido permiso en la base de British Antartic Survey en Grytviken, también en Georgia del Sur, donde los pasaportes serian solicitados para su sellado.

Los argentinos sostuvieron que bastaba con la "tarjeta blanca" para entrar y salir cuando quisieran de acuerdo con lo establecido en el Acuerdo de 1971.

Hay muchas preguntas sin contestación referidas al momento, autenticidad y notificación a la Argentina de que Gran Bretaña reclamaba la designación de Georgias del Sur como una colonia separada, pero alcanza con decir que los dos países vieron la situación según diferente luz.

Es también curioso que Gran Bretaña eligiera para dar comienzo a rigurosos procedimientos en relación con las visitas a Georgias del Sur, justamente el momento en que ella se beneficiaba financieramente de los irrestrictos viajes permitidos por la tarjeta blanca.

El incidente comenzó formalmente cuando Davidoff dejó Buenos Aires en el rompehielos Almirante Irizar que había contratado y arribó a Leith el 20 de diciembre de 1981.

Habiendo informado a la embajada británica en Buenos Aires de sus intenciones, viajó directamente a Leith sin detenerse en Grytviken para obtener permiso, probablemente ignorando el requisito de hacerlo y luego regresó a Argentina.

El Gobernador Hunt de las Islas Malvinas aparentemente se enteró de la visita por informes de que el rompehielos Almirante Irizar se encontraba en Stromness Bay y por informes de gente de Grytviken de que alguien había estado en Leith.

Parece probable que la embajada británica en Buenos Aires no informara a Hunt. Hunt presionó solicitando un accionar con Davidoff por haber éste desconocido las normas, pero recibió directivas de Londres de no empezar con problemas.

El embajador británico protestó al Gobierno argentino por este incidente el 3 de febrero, advirtiendo que esto no debía repetirse. La protesta fue rechazada el 18 de febrero.

Davidoff se disculpó en la embajada británica por las dificultades que había causado y solicitó directivas detalladas sobre la manera adecuada de regresar a Georgias del Sur a desmantelar las instalaciones. La embajada preguntó al Gobernador Hunt.

Este no respondió hasta después de la partida de Davidoff el 11 de marzo, luego de notificar formalmente en la embajada británica que 41 personas estaban embarcadas en el Bahía Buen Suceso, un buque argentino de aprovisionamiento antártico.

Todo lo concerniente le debió haber sido informado antes del desembarco en Leith el 19 de marzo, dejando una vez más de lado a Grytviken. Los operarios izaron la bandera argentina.

Los detonadores de la guerra: El punto de vista argentino

Las autoridades argentinas describen los sucesos del 19 de marzo de 1982 como "el detonador". Aunque esos eventos en Georgias del Sur estuvieron lejos de forzar el episodio militar clave, a partir del cual no había otra salida sino la guerra, y consecuentemente no se encuentran en la categoría de un arrancador de la guerra, el 19 de marzo fue ciertamente la piedra de toque de una serie de confrontaciones en cascada y de decisiones político-militares que crearon el escenario para que la guerra comenzara.

La reacción británica por el incidente Davidoff motivó una modificación de la planificación argentina.

El mensaje del British Antartic Survey en Georgias del Sur informando que "los argentinos han desembarcado" polarizó la reacción británica en Londres. En Buenos Aires, la Junta comenzó a estudiar la posibilidad de ocupar las Islas Malvinas y Georgias antes de que los británicos pudieran reforzarlas. El vicealmirante Lombardo recibió órdenes de preparar urgentemente la operación Malvinas. Hubo órdenes y contraórdenes.

El HMS Endurance fue destacado a las Georgias del Sur por el gobierno británico para retirar a los trabajadores argentinos.

Los británicos no estaban informados de la cancelación del plan argentino de incluir personal militar en el legítimo proyecto de Davidoff, pero sí fueron informados de la orden del Comandante de Operaciones Navales argentino de que dos fragatas interceptaran el HMS Endurance si éste evacuaba a los civiles argentinos, pero no de la cancelación de esa orden por las autoridades políticas argentinas quienes temían una confrontación militar.

El personal argentino del Grupo Alfa, que había sido originalmente concebido para participar en el plan de explotaciones de Davidoff, fue destacado ahora a Georgias a medida que los eventos se fueran desarrollando y desembarcaron allí el 24 del ARA Bahía Paraíso.

Un pequeño enfriamiento se produjo el 25 de marzo cuando Gran Bretaña tomó conocimiento de la presencia del ARA Bahía Paraíso y autorizó su permanencia hasta el 28 de marzo. Mientras esto ocurría, Davidoff entregaba una explicación de su operación a la embajada británica.

El detonante fue el anuncio del hecho por la TV británica (que luego se probó era erróneo) de que dos submarinos nucleares habían zarpado de Gibraltar para el Atlántico Sur. Las autoridades argentinas tomaron como cierta esa información. No deseando comprometerse en un desembarco frente a una amenaza de submarinos nucleares británicos contra sus fuerzas navales, calcularon la primera fecha de arribo posible de los submarinos.

Estaban convencidos de que a partir de ese momento seguirían destacados allí por varios años. Inclusive las autoridades argentinas no deben haber estado informadas ni siquiera sobre el momento en que la zarpada se hubo concretado.

El apoyo de la opinión pública argentina para lo que había sido percibido

como una válida operación comercial bajo los términos del Acuerdo de Comunicaciones de 1971 presentó un cuadro de fuerte interés nacional argentino contra un interés británico percibido como en disminución. En un esquema mental de "ahora o nunca" la Junta dispuso la ejecución de la operación Malvinas, estableciendo como día D el 2 de abril de 1982.

Operación Rosario

La ocupación de Puerto Argentino el 2 de abril sin derramamiento de sangre británica fue una operación ejemplar.

Bien planeada e impecablemente ejecutada. Los 700 Infantes de Marina y l00 integrantes de Fuerzas Especiales, desembarcaron, lograron sus objetivos y se reembarcaron a medida que fueron reemplazados por fuerzas de ocupación del Ejército.

La Fuerza de Tarea Naval, proveyó tanto el transporte anfibio como el apoyo naval.

Yo no trato la operación Rosario en este estudio porque ella fue impecable. Los eventos que vienen a continuación y la falta de un planeamiento militar conceptual para el desarrollo posterior son de interés para mis alumnos. Dos viñetas:

1°- En la tarde del 2 de abril, la Fuerza Aérea Argentina en Malvinas, negó autorización para aterrizar a un F28 conduciendo al comandante de la aviación naval. El avión aterrizó finalmente luego de una espera de 45 minutos.

2°- La Fuerza Aérea Argentina solicitó el 2 de abril que el Estado Mayor Conjunto hiciera transportar inmediatamente por mar a las islas planchas de aluminio para alargar la pista y ampliar la playa de estacionamiento para aviones en operación.

Actuación de las autoridades argentinas responsables del transporte

Y así comienza la historia de las dificultades argentinas para efectivizar la cooperación entre sus Fuerzas Armadas. El incidente de la autorización para que aterrizara el comandante de la aviación naval en Puerto Argentino, marcó el comienzo de lo que luego se convertiría un serio problema. El transporte marítimo de los elementos para la pista puso en evidencia la incapacidad para establecer adecuadas prioridades para el apoyo logístico de las islas.

La Junta Militar había desarrollado a esa altura de los acontecimientos la preocupación de que el reaprovisionamiento de Malvinas iba a representar un serio peligro para lo que ellos esperaban iba a ser una solución diplomática del problema, porque desde que los submarinos británicos llegaran a la zona, cualquier buque mercante en ruta hacia las islas podría ser un blanco.

Ese blanco podría ser atacado y con el ataque vendría la confrontación armada que querían evitar.

Por eso el reaprovisionamiento debía limitarse a lo posible con los pocos buques que la Argentina pudiera cargar y hacer llegar antes de la fecha estimada del arribo de los submarinos.

Era entonces de crucial importancia dar alta prioridad tanto a la provisión de artillería como a la de apoyo de movilidad en las islas, o proveyendo las planchas para construir las pistas y el equipo pesado para movimiento de tierra necesario para su posterior colocación. Las planchas solas eran inútiles.

La incapacidad para dar prioridad adecuada a las cargas y usar al máximo la capacidad disponible de esos pocos buques fue una falla fatal y tuvo profundo impacto tanto en la guerra marítima como en la terrestre.

Y Uds. podrán notar que el vuelco a una participación activa de los EE.UU. en el conflicto se produce cuando ya es imposible que se efectúe la prolongación de la pista de Puerto Argentino.

Los detonadores de la guerra - El punto de vista británico

Al ocurrir el incidente de Islas Georgias del Sur, el secretario de estado británico para la Defensa, John Nott, el jefe del estado mayor de Defensa, almirante Sir Terrance Lewin y el comandante de la flota, almirante Sir John Fieldhouse estaban en Colorado Springs, participando en la reunión del Grupo de Planeamiento Nuclear de la NATO, de la que yo también participaba.

Al profundizarse la crisis, estos jefes clave se dispersaron: el almirante Lewin se trasladó a Nueva Zelandia, el almirante Fieldhouse al Mediterráneo y John Nott a Europa. Durante los diez días de ausencia de estos jefes, el Reino Unido había aumentado la apuesta argentina.

Habían sucedido demostraciones en las calles argentinas y el hecho de que existía una extendida presencia argentina en Thule y Sandwich del Sur era de público conocimiento en Londres.

La ocupación argentina se concretó un viernes. El Gabinete Británico de Guerra con las ausencias señaladas habían fijado como objetivo: "Lograr el retiro de las fuerzas argentinas y restaurar la administración británica en las islas".

Que en Gran Bretaña existían varaduras políticas, económicas y militares, fue reconocido.

El lunes el Gabinete de Guerra dispuso la partida de la Fuerza de Tareas Británica, así es que zarpó esa flota y se contrataron los buques mercantes, que fueron retirados de su actividad comercial, aunque aún se ignoraba la magnitud del esfuerzo que se iba a necesitar.

El gobierno había previamente completado su concepto de la operación: "desalentar y rechazar".

Esto constituyó la única base de la respuesta inicial.

La estrategia naval argentina

En Buenos Aires, las autoridades navales establecían su estrategia:

-La interdicción con portaaviones de la zona de las líneas de comunicaciones marítimas, fue considerada y descartada.

- El uso de buques en puerto en Malvinas como baterías móviles, fue considerado y descartado también.

- En definitiva se resolvió emplear el concepto de "Flota en Potencia" y conscientes como estaban de la necesidad de conservar una capacidad naval en reserva, como defensa ante una posible agresión chilena de postguerra, la conducción argentina decidió no comprometer sus fuerzas en batallas navales frontales y llevar una guerra de desgaste lo que a la postre demostró ser la decisión más atinada.

- La mayor esperanza de la Armada Argentina era dañar la Fuerza de Desembarco británica. La idea era atacar durante los desembarcos y aferrar a los británicos mientras su libertad de maniobra estaba limitada por esas operaciones.

- Se agregaba a la preocupación argentina sobre la supervivencia, la generada por la afirmación del almirante Hayward de la Marina de los EE.UU. en el sentido de que los satélites eran aptos para mostrar en todo momento la ubicación de la flota argentina.

La estrategia naval británica

En Londres las autoridades navales planificaron en forma conjunta una estrategia compuesta por cuatro fases, en forma de permitir un adecuado dimensionamiento de sus fuerzas:

- La Primera Fase comenzó el 12 de abril cuando, los submarinos nucleares de ataque llegaron para efectuar patrullados antisuperficie al oeste de las Islas con la Misión primaria de hacer cumplir la Zona de Exclusión.

- La Segunda Fase se inició el 22 de abril con el arribo de las unidades de superficie y duró hasta el desembarco en San Carlos el 21 de mayo. La misión era establecer superioridad aérea y en el mar en preparación para el desembarco. Esta fase se podría describir mejor llamándola de "guerra en el mar". Durante el período, las Georgias del Sur fueron retomadas y el ARA Belgrano, HMS Sheffield y B/m Isla de los Estados, hundidos.

- La Tercera Fase comenzó con el desembarco el 21 de mayo y continuó hasta el 30 de ese mes, con el objetiva de establecer una cabeza de playa, apoyar a los tropas en tierra y protegerlas de ataques aéreos. Los HMS Ardent, Antelope, Coventry y el B/m Atlantic Conveyor ingleses y el B/m Río Carcarañá fueron hundidos durante esta fase.

- La Fase Final comenzó el 30 de mayo y continuó hasta e1 cese de las hostilidades. La misión para esta fase fue de apoyo a la guerra terrestre y protección de las líneas de comunicaciones marítimas. El buque de desembarco HMS Galahad fue hundido en ese período.

El hundimiento del ARA Belgrano

Al comando de la Flota Argentina el 1 de mayo, el vicealmirante Lombardo tenia pensado una operación que esperaba sirviera para distraer de su misión a la flota británica, la que según informes de inteligencia argentina,

era el apoyo de un desembarco en Malvinas ese mismo día.

Su idea era llegar desde el norte con el Grupo de Tareas del ARA 25 de Mayo, hasta el límite de la Zona de Exclusión y con el Grupo de Tareas del ARA Belgrano desde el sur, también fuera de zona de exclusión, en un movimiento de pinzas que obligaría a la Fuerza de Tarea británica a abandonar el apoyo a la operación de desembarco.

Cuando el ARA 25 de Mayo se preparaba para el ataque contra la Fuerza de Tareas británica, los vientos se convirtieron en calma. Por motivos técnicos, el ARA 25 de Mayo tenía su velocidad reducida a 15 nudos.

El pronóstico meteorológico preveía calmas durante las siguientes 24 horas, lo que forzó a descargar tres de las cuatro bombas que llevan los A4, quedando sólo una por avión.
Las dudas sobre los resultados de un ataque con tan escasa carga de bombas y el informe de que los ingleses no habían desembarcado como se esperaba, determinaron la orden de poner ambos Grupos de Tareas

rumbo hacia el oeste.

El ARA Belgrano había navegado contorneando la zona de exclusión y hacia el este y luego norte entre las Islas Malvinas y Georgias del Sur, para distraer la atención de la flota británica del desembarco y el 25 de Mayo.

Mientras tanto, advirtiendo un muy real riesgo para sus fuerzas, el almirante Woodward solicitó y luego recibió autorización de Londres, para atacar el ARA Belgrano fuera de la zona marítima de exclusión para neutralizar este riesgo.

En el momento en que el HMS Conqueror atacó y hundió el ARA Belgrano, el crucero argentino llevaba catorce horas con rumbo al oeste.

Con el hundimiento del ARA Belgrano terminaron todas las esperanzas de una solución diplomática y comenzó la guerra en el mar.

Zonas de Exclusión Marítima y otras restricciones a la libre navegación

El concepto de Zona Marítima de Exclusión como la impuesta por los británicos durante el conflicto no es nuevo ni bien entendido por todos los dirigentes militares y políticos. Los pro y contra del uso de un "cordón sanitario" han sido debatidos en la NATO por años. Esos términos y similares de "Zona Marítima de Defensa" han sido sujetos a exámenes legales y análisis por parte de militares. Y hay significativos desacuerdos entre los abogados sobre si una zona marítima de exclusión es legal, de acuerdo con el derecho internacional así como también hay desacuerdo sobre su valor táctico y estratégico.

Declaratoria en su naturaleza, como son sus primos lejanos el Bloqueo y la Cuarentena, la Zona debe ser anunciada en términos de límites geográficos, fecha de efectivización y tipo y nacionalidad de los buques y

aviones a los que se aplica.

El bloqueo, un término militar más tradicional y con sólida base en el derecho internacional, se define normalmente como la acción de guerra dispuesta para evitar que buques de todas las naciones entren o dejen áreas específicas bajo control de un enemigo.

Las expresiones bloqueo pacífico y cuarentena han evolucionado de las leyes de bloqueo.

La más clara distinción entre ellas y el clásico bloqueo es que ellas no han sido previstas como acto de guerra y que no se han previsto acciones militares salvo el caso en que el Estado contra el que las acciones fueran impuestas prefiera resistirse.

El término cuarentena se hizo conocer en octubre de 1962 cuando el presidente de los EE.UU., proclamó una estricta cuarentena de todo equipo militar ofensivo embarcado con destino a Cuba.

Directivas argentinas para la acción

Las directivas argentinas para la acción derivaban de la errónea esperanza mantenida por la Junta de obtener una solución diplomática.

La directiva para la ocupación de Malvinas el 2 de abril establecía "no derramar sangre británica ni dañar propiedad británica".

Entre el 2 y 30 de abril, las directivas fueron "hacer fuego sólo si se es atacado". Cuando los comandantes operativos fueron observados por la Junta por haber dado órdenes que violaban esta directiva, esas órdenes fueron anuladas. Un ejemplo fue la revocación por la Junta de la orden del comandante de operaciones navales a los ARA Drummond y ARA Granville de interceptar al Endurance si éste sacaba a los trabajadores de Georgias del Sur.

Otro ejemplo es el retiro de autorización para utilizar sus armas al Submarino ARA San Luis cuando se le ordenó ingresar en la zona de exclusión. El ARA San Luis patrulló en la zona de exclusión desde el 20 al 30 de abril sin autorización para usar sus armas.

La autorización para empleo de las armas fue dada a las fuerzas argentinas el 30 de abril. En esa oportunidad se informó a las fuerzas argentinas que cualquier buque en la zona de exclusión debía ser considerado británico. Esta orden no tuvo en cuenta el hecho de que había pesqueros rusos en la zona de exclusión.

La autoridad de decisión sobre directivas para la acción fue tan vigorosamente retenida en los más altos niveles políticos en Argentina como lo fue en el Reino Unido.

Directivas británicas para la acción: La estructura política en Londres

El Gabinete de Guerra creó un Comité de Directivas para la Acción integrado por oficiales que debían efectuar previsiones y dotar a los comandantes con las directivas que necesitaban, en forma que pudieran ser perfectamente entendidas.

Este comité se reunía todos los días a 1800 horas y se planteaba preguntas como las autorizaciones que debían ser concedidas en el momento en que la Fuerza de Tareas cruzara el ecuador; qué aprobación previa debían recibir los aviones de patrullaje marítimo de largo alcance para el caso de encuentro con fuerzas argentinas.

Las decisiones de este comité siempre fueron aprobadas porque ellos se adelantaron a los acontecimientos.

La zona marítima de exclusión definió un área en la que los comandantes de buques británicos y los pilotos podían atacar. Era esa un área en que el comando argentino sabía que sus unidades iban a ser atacadas.

Esa zona proveyó o por lo menos así pensaron, a los comandantes británicos, de un área de amortiguamiento suficientemente profunda como para evitar sorpresas tácticas a los buques de la Fuerza de Tareas, desprovistos de aviones de reconocimiento táctico basados en buques y de aviones de alta performance.

El paso siguiente en la evolución de las disposiciones para la acción y la zona marítima de exclusión fue el decreto de una Zona Total de Exclusión el 30 de abril.

Una complicación se produjo el 23 de abril cuando la orden de libre uso de las armas fue dada. Esto se aplicaba en todas partes, contra cualquier fuerza que se supusiera significaba un peligro. Una advertencia de que había sido dada la orden de libre uso de las armas fue difundida en ese momento. La zona marítima de exclusión permaneció sin modificaciones.

En la escena del conflicto, las directivas para la acción británica contenían una lista de reglas numeradas que cubrían las situaciones previsibles, descripciones de blancos y zona en la que la regla era aplicable. Las reglas -y había muchas- fueron hechas efectivas en forma selectiva en tiempo y lugar de acuerdo con lo que aconsejaba la situación política y militar.

El propósito fundamental de las directivas para la acción era proveer información política y militar a los comandantes en el teatro de operaciones, con normas establecidas cuando correspondía una política de mantenimiento de status quo o una política de desescalada o de escalada.

Las directivas numeradas no dejaban de tener ambigüedades y frecuentemente requerían interpretación vía satélite.

La definición de "intención hostil" en vista de la existencia de armas que requerían rápida reacción, como el Exocet creó problemas que fueron resueltos definiendo como "intento hostil" la mera presencia física de una plataforma argentina.

Los británicos también modificaron las disposiciones para la acción autorizando atacar cualquier contacto submarino no previsto como amigo, operando en las proximidades de la fuerza propia.

Crucial para la estructuración y ejecución de las directivas para la acción fueron las 200 Millas náuticas de la zona de exclusión que los británicos declararon en torno de las Islas Malvinas y Georgias y Sandwich del Sur. Dentro de las zonas hubo muy pocas restricciones.

La estructuración y cambios en las directivas para la acción fueron hermética y centralizadamente controladas desde White Hall.

Los cambios normalmente requirieron coordinación entre las fuerzas de tierra, mar y aire y aprobación a nivel ministerial.

Hubo procedimientos expeditivos para cambios urgentes como el que permitió el ataque al ARA Belgrano fuera de la zona de exclusión.

La guerra en el mar

El conflicto de Malvinas incluye **la primera verdadera confrontación naval desde la campaña del Pacífico en la Segunda Guerra Mundial**.

El precio cobrado por la Fuerza Aérea Argentina y la Aviación Naval durante la guerra en el mar, incluye los destructores británicos HMS Sheffield y Coventry; las fragatas HMS Ardent y Antelope; el buque de desembarco HMS Sir Galahad y el buque mercante Atlantic Conveyor.

A estos hay que agregar 2 destructores británicos, catorce fragatas y dos buques de desembarco dañados durante el conflicto, todos ellos por ataques aéreos argentinos con bombas, misiles cohetes y cañones, excepto el destroyer Glamorgan que fue dañado por un misil Exocet lanzado desde tierra.

37 aviones británicos fueron perdidos por causas diversas.

Las catorce bombas sin explotar en los cascos de buques británicos pudieron fácilmente hacer que las pérdidas de buques fueran el doble si las espoletas hubieran sido correctamente graduadas.

Los británicos emplearon virtualmente toda arma submarina existente en la Fuerza de Tareas en falsos contactos submarinos.

A la Fuerza de Tareas británica le faltó defensa en profundidad. Ellos no tuvieron la clase de apoyo que la cubierta de un portaaviones grande puede proveer con sus aviones embarcados de reconocimiento táctico y de alerta temprana. Se vieron forzados a confiar por otra parte en pequeños, y baratos buques de combate cuyo inferior armamento los hacía más vulnerables que grandes, bien acorazados buques cuya única contra es su elevado precio.

Nosotros tendemos a pensar sobre la campaña naval de Malvinas sólo en términos de pérdidas de unidades y del impacto que esas pérdidas produjeron en el resultado final. Para una nación que observe los hechos atentamente, existe también una discusión adicional. La guerra naval en Malvinas incluye también:

- El primer empleo de misiles crucero modernos contra buques de una marina de primera categoría.

- La primera oportunidad desde la Segunda Guerra Mundial, en que sostenidos ataques aéreos fueron hechos contra una fuerza naval.

- El primer uso en combate de submarinos de propulsión nuclear.

- El primer uso de que se tenga noticias de aviones de decolaje y aterrizaje vertical/corto en combate.

- Una pequeña fuerza de submarinos de propulsión diesel-eléctrica argentina, produjo una enorme preocupación a las autoridades navales británicas y determinó por lo menos en la misma medida que la amenaza aérea, la conducción de las operaciones navales británicas, causando el gasto de una gran cantidad de armas antisubmarinas.

- Una igualmente pequeña fuerza de submarinos nucleares de ataque británico determinó las decisiones de los jefes navales argentinos y mantuvo las unidades de superficie argentinas en aguas protegidas contra esta amenaza. Asimismo determinó algunas de las primeras decisiones políticas hechas al comienzo de las hostilidades.

Selección del lugar del desembarco

A partir de la zarpada de la Flota hacia Malvinas, una de las principales decisiones que enfrentaron los responsables de la planificación fue la determinación del lugar para efectuar el asalto inicial. El pensamiento británico sobre el lugar y oportunidad para efectuar el primer desembarco de la campaña, era guiado por muchas consideraciones. Algunas de las más importantes eran:

- Conveniencia política: La percepción por parte del Gobierno británico de la necesidad de entrar en combate con los argentinos para apaciguar a la opinión pública británica ansiosa de acción.

- La proximidad del invierno en el hemisferio sur, con su cortejo de problemas ambientales.

- El efecto en el adiestramiento moral y estado físico general de la fuerzas terrestres sujetas a prolongadas estadías en tierra, soportando las ya duras condiciones climáticas.

- Los problemas logísticos previsibles para el mantenimiento por un prolongado período a una gran fuerza terrestre en operaciones.

- Los problemas de transporte para desplazar una gran fuerza terrestre y su apoyo a cualquiera distancia sobre el áspero terreno en Malvinas.

- La falta de informes de inteligencia sobre la moral y adiestramiento de los soldados argentinos en Malvinas.

- Por fin, los estados mayores británicos debieron decidir entre dos conceptos diametralmente opuestos para la conducción del asalto inicial a Malvinas; 1- llevar a cabo un desembarco en fuerza, mediante un ataque masivo con todos los recursos disponibles efectuando esa audaz operación en el mismo Puerto Argentino, o en sus proximidades, tan cerca como para que el objetivo principal de la campaña pudiera ser atacado en forma inmediata por las fuerzas terrestres o 2- llevar a cabo un desembarco más o menos administrativo en un lugar no defendido, suficientemente alejado de Puerto Argentino como para que los argentinos tuvieran dificultad para utilizar sus propias fuerzas terrestres ubicadas principalmente en Puerto Argentino, para atacar la frágil cabeza de playa.

Los sitios considerados por los británicos como potencialmente aptos para el asalto inicial fueron:

- **Stevely Bay-Gran Malvina**: El más alejado del objetivo y el menos sujeto a posibles contraataques argentinos con fuerzas terrestres. En algún momento se analizó la posibilidad de construir allí una pista de aterrizaje para reemplazar a los portaaviones.

- **San Carlos-Isla Soledad**: Más cercano al objetivo y aún en una ubicación que dificultaba el contraataque argentino.

- **Bluff Cove-Isla Soledad**: Todavía más cercano, pero también más al alcance de un contraataque argentino.

- **Berkeley Sound-Isla Soledad**: Más próximo aún a Puerto Argentino, pero también tan al alcance que un contraataque de fuerzas terrestres argentinas era casi seguro.

- **Puerto Argentino-Isla Soledad**: Rechazado casi inmediatamente por los riesgos que llevaba implícito.

En principio se convino en efectuar el desembarco en un lugar donde no fuera a encontrarse resistencia inicial. El plan de las Fuerzas bajo el comando de brigadier general Julian Thompson consistiría en la consolidación de la cabeza de playa, a la espera de que sus efectivos de incrementaran con el aporte de unidades en viaje desde Gran Bretaña. A partir de la llegada de esos refuerzos, el comando de toda la operación terrestre sería asumido por el mayor general Jeremy Moore.

Los pro y contras que analizaron los planificadores cuando seleccionaron San Carlos como punto inicial de desembarco fueron:

- La protección que las aguas restringidas del fondeadero ofrecían contra submarinos.

- La protección natural que las tierras altas de los alrededores ofrecían a los buques de desembarco contra ataques aéreos y su excelente capacidad potencial para ubicar baterías antiaéreas de misiles Rapier.

- Los informes. de inteligencia indicaban falta de presencia enemiga en el área a no ser la de poco frecuentes patrullas.

- Los informes de los SBS (Special Boat Squadron - unidades especiales para incursiones en costas enemigas) indicaban la ausencia de minas en las playas y falta de actividad de minado en el mar vecino.

- La demora que podía esperarse en la respuesta por parte de las fuerzas argentinas, dada la distancia, aproximadamente cincuenta millas de terreno abrupto, desde Puerto Argentino.

- La distancia y terreno abrupto entre el lugar de desembarco y el objetivo principal, Puerto Argentino, que tendría que ser atravesado de algún modo por las fuerzas terrestres.

- La proximidad de una fuerte guarnición argentina en Goose Green a trece millas del lugar y hacia el sur.

- La falta de playas adecuadas para desembarcar grandes cantidades de hombres y equipos.

- La proximidad de tierras altas en el contorno que podían ser usadas por el enemigo ventajosamente para repeler y desalojar a las fuerzas de desembarco.

- Aunque no había sido verificado por las patrullas SBS, la posibilidad de que los argentinos hubieran o tuvieran la intención de minar los accesos marítimos del lugar, dado su obvia aptitud para el desembarco. (Por lo menos en la mente de los planificadores británicos, esto era obvio. Ahora sabemos que los planificadores argentinos en un estudio previo al conflicto, habían considerado imposible que se usara exitosamente el lugar para efectuar un desembarco anfibio).

Estrategia general terrestre argentina

La estrategia terrestre argentina fue explicada luego del conflicto por el comandante de Malvinas, diciendo:

- El primero y principal objetivo militar era Puerto Argentino. Era la pieza clave de la campaña, porque allí estaba asentado el poder político, era el asiento de la mayor parte de la población y allí estaban ubicados el principal puerto y aeropuerto.

- El concepto inicial de la operación, fue defender Puerto Argentino de ataques directos con el aeródromo y los aviones.

- La segunda fase fue erigir defensas con un asalto anfibio directo. Tres batallones adoptaron un dispositivo para rechazar ataques de el sur y otros tres para defender el norte y el oeste.

- Con respecto a ataques del oeste, el perímetro defensivo fue determinado no sólo por el terreno sino también teniendo en cuenta la dificultad para mantener emplazamientos de tropas distantes, dado lo limitado de los elementos de movilidad disponibles.

- Había puntos altos que dominaban la parte interior del perímetro, los que debieron ocuparse y defenderse, pero había mejores puntos altos más alejados, que aún así podían también dominar el interior del perímetro, pero los comandantes de las fuerzas terrestres consideraron que disponían de la movilidad necesaria para ocupar y mantener esos puntos más distantes con el personal y medios a su alcance.

- Este plan, probablemente desalentó a los británicos de efectuar un asalto helitransportado a Puerto Argentino y es muy posible que ocurriera otro tanto con el proyecto de efectuar un asalto anfibio directo en ese lugar. Esto dio tiempo a las fuerzas terrestres argentinas para reforzar y ajustar sus defensas por que los británicos tuvieron que buscar otro lugar para desembarcar.

El tiempo ganado por esta disposición de las fuerzas en Puerto Argentino, no fue aprovechado, porque los dirigentes políticos en Buenos Aires no pudieron lograr una solución política para evitar la guerra. La conducción de las fuerzas terrestres argentinas, cree que de este modo dio a la conducción política quince días adicionales para encontrar la deseada solución diplomática. El aspecto negativo de esto es que la Junta a pesar de lo ocurrido con el ARA Belgrano y la HMS Sheffield, continuó pensando fundamentalmente en una solución negociada como opuesta al desarrollo de la estrategia militar. Los jefes militares vieron el hundimiento del ARA Belgrano y la HMS Sheffield como el punto de no retorno de la guerra. La dirigencia política, en cambio, pensaba que el "intercambio de sangre" ofrecía una oportunidad para reabrir negociaciones.

En el enfoque que de ello hacía el Ejército, <u>este estado de espíritu de parte de la Junta restringía la acción y privaba a la fuerza terrestre, de sus principales armas, sobre todo, el poder aéreo</u>.

Las fuerzas navales británicas rodearon las islas y condujeron una guerra de desgaste contra las fuerzas terrestres argentinas, mientras se preparaban para efectuar el desembarco. Desembarcaron con sus fuerzas de desembarco intactas. Los jefes del Ejército creen que esto ocurrió por que **las autoridades políticas en Buenos Aires retuvieron a la Fuerza Aérea y a la Armada impidiéndoles actuar con toda su capacidad**. El Ejército piensa que si la Armada y Fuerza Aérea hubieran persistido en sus ataques contra los transportes navales y portaaviones, el 30 de mayo, lo que ocurrió luego pudo ser diferente. Pero el ataque llegó sumamente tarde. La cabeza de playa había sido formada y las tropas británicas se movían con total libertad

Cuando los británicos desembarcaron, el Ejército comenzó a considerar la modificación de sus posiciones defensivas, reforzando las que defendían a Puerto Argentino de ataques desde el oeste. Este realineamiento de las fuerzas comenzó **cinco** días tarde.

Fueron reforzadas las posiciones del oeste con armas, pero fue imposible desplazarlas más al oeste por limitaciones de movilidad y distancia. Se intentó cubrir la distancia entre Puerto Argentino y San Carlos con patrullas de comandos, pero cuando esta decisión fue tomada, los británicos habían ocupado las posiciones altas exteriores.

Los comandos combatieron en varias oportunidades con mucha eficiencia, pero no pudieron disminuir en forma significativa el ritmo del avance.

Mucho antes de que el primer soldado británico pusiera el pie en San Carlos, se habían adoptado decisiones y habían ocurrido cosas que influenciaron y en algún modo dictaron el curso de los acontecimientos y el resultado del conflicto.

El sector argentino

El plan argentino de invasión, había sido concebido enteramente como una corta y pacífica ocupación de las Malvinas por una relativamente

pequeña fuerza, no como sostenidas operaciones de una gran fuerza, preparándose para y últimamente comprometida en combate.

El Operativo Rosario fue planeado e inicialmente ejecutado como una "invasión diplomática". Como un aguijón de las atascadas negociaciones con los británicos sobre la soberanía de las Islas. La Operación nunca fue intentada como operación de combate.

La reacción británica ante la invasión que consistió en la rápida formación y envío de una gran fuerza de tarea naval, incluyendo unidades de asalto anfibio, fue inicialmente imprevista por los argentinos.

La reacción argentina ante la idea de que se debería combatir con los británicos en Malvinas, fue un refuerzo en gran escala de las islas, una alternativa que el plan original no preveía y que originó una pesadilla logística para el sistema de aprovisionamiento argentino, que probablemente hubiera afrontado dificultades teniendo que apoyar la operación inicial de muy inferiores alcances.

La situación logística argentina en Malvinas fue aún empeorada por la decisión del Comité Militar de no usar buques para el refuerzo o reequipamiento después del 10 de abril, como resultado de la declaración de la zona marítima de exclusión por los británicos a partir del 12 de abril. Esta decisión forzó a los argentinos a descansar totalmente en el transporte aéreo y el posible usando buques pesqueros.

Frontera con Chile

Aún con los problemas logísticos señalados previamente, la fuerza argentina que había sido reunida y encargada de la defensa de Malvinas, pudo haber estado integrada por tropas mejor entrenadas y equipadas de no **haber retenido Argentina mucha de su tropa más eficiente en el continente.** Esta decisión se explica diciendo que era militarmente prudente conservar esas tropas a retaguardia como reserva contra un posible ataque a Argentina por Chile.

La Fuerza argentina convocada con el plan original y usada en la fase inicial del conflicto era suficiente para una "invasión diplomática" de corta duración. Inicialmente sin amenaza militar británica presente en el teatro, el concepto básico argentino pareció ser poner un suficiente número de cuerpos con uniforme militar en las islas, para demostrar que el territorio estaba bajo control argentino y de ese modo forzar la herrumbrada rueda de la diplomacia a comenzar a girar de nuevo. Infortunadamente para los argentinos, cuando el peligro británico de hecho se materializó, su pensamiento no cambió y sus esfuerzos para reforzar las islas de cara al peligro fueron nuevamente una extensión del concepto original: por ejemplo, más cuerpos para reforzar la ilusión de control, para acicatear una solución diplomática de la situación.

Los argentinos admiten que en ningún momento durante la planificación de la invasión de Malvinas ellos pensaron que podían vencer si los británicos decidían pelear por ellas. Infortunadamente este preconcepto prevaleció influyendo en las decisiones y en la capacidad militar argentina lo largo del conflicto.

La defensa estática

El concepto básico argentino para la defensa de las Islas Malvinas parece reflejar el mencionado preconcepto. El plan no preveía una agresiva campaña terrestre para combatir y rechazar fuerzas británicas de invasión, cualquiera fuera el lugar en que hubieran desembarcado. En vez de ello, la defensa argentina de las Malvinas se basaba en una serie de puntos fuertes estáticos alrededor de Puerto Argentino, los que se esperaba habrían de parecer tan formidables que los británicos no intentarían la invasión; si invadían, no intentarían hacerlo en las proximidades de Puerto Argentino; y si los británicos desembarcaban en cualquier lugar de las islas, ellos iban a optar por una solución diplomática antes de intentar atacar Puerto Argentino.

Siguiendo la línea de este concepto defensivo, los argentinos a lo largo de todo el conflicto concentraron casi todas sus fuerzas terrestres alrededor de Puerto Argentino **y simplemente esperaron que el ataque británico llegara. Nunca hubo ningún serio intento de la parte argentina para salir de sus atrincheradas posiciones y ganar la iniciativa en la guerra terrestre al enemigo.**

La guerra terrestre - El lado británico

Los ingleses también tuvieron problemas y afrontaron algunas difíciles decisiones antes de la real invasión de las Malvinas en San Carlos.

Aunque el deterioro de la situación en el Atlántico Sur había sido seguida de cerca por los británicos la invasión de Malvinas fue una verdadera sorpresa. No es posible poner en duda que los británicos demostraron gran ingenio y resolución al juntar una **Fuerza de Tareas de treinta y seis buques y hacerla zarpar rumbo a Malvinas dos días después de la invasión.**

No obstante, dado lo apresurado de su partida, los buques de la Fuerza de Desembarco no fueron cargados tácticamente en Gran Bretaña, por lo que los elementos no pudieron ser desembarcados en el orden adecuado, según eran requeridos por la Fuerza de Desembarco cuando esta hizo pie en tierra.

Esta situación fue rectificada en alguna medida mientras la fuerza estuvo demorada en Isla Ascensión embarcando equipos adicionales e inventariando los que ya tenían. Este período fue también usado para hacer algún reordenamiento en las bodegas para facilitar la descarga en el área de combate. De cualquier modo, no hay duda de que la descarga de los buques demoró el aprovisionamiento de equipo en tierra en el área de desembarco de San Carlos.

El desembarco en San Carlos

A pesar de todas las dudas en la elección del lugar de desembarco y la preocupación por la multitud de cosas que podían ir mal, el desembarco británico en San Carlos, fue completamente sin incidentes en términos de transporte de tropa a tierra.

La Fuerza de Tarea Anfibia británica se aproximó y arribó al área del objetivo sin ser detectada, con la ayuda de la cobertura dada por la oscuridad, pobres condiciones meteorológicas y operaciones de diversión llevadas a cabo en Goose Green, Fanning Head y otros lugares en la Isla Soledad.

Las tropas británicas desembarcaron en las primeras horas del 21 de mayo, no encontraron resistencia de tropas terrestres argentinas y pudieron moverse sin demora a las posiciones defensivas previstas alrededor del área. A medida que el tiempo pasaba, la amenaza argentina prevista para el desembarco, nunca se materializó. La batalla militar que se combatió en San Carlos pasó a ser entre las Fuerza Aérea y la Aviación Naval argentinas y los buques de la Fuerza de Tareas Anfibia. Para su frustración, las fuerzas británicas en tierra, se vieron obligadas a cumplir el rol de espectadores de estas acciones. Mientras esperaban las órdenes para seguir avanzando, los principales enemigos enfrentados por las fuerzas de asalto en tierra, fueron el medio ambiente, el pobre apoyo logístico y el aburrimiento.

Aunque no tomaban parte directamente de la batalla aire-mar que se desarrollaba en San Carlos, las fuerzas en tierra fueron de todos modos afectadas por el resultado de esta acción. El primer día de asalto a San Carlos los británicos perdieron una fragata y recibieron daño en otras cuatro por ataques aéreos. Durante los días que siguieron al desembarco las pérdidas británicas en buques continuaron a alarmante promedio.

Enfrentados a la amenaza aérea argentina, los británicos se vieron forzados a cambiar su Plan Logístico Básico, para apoyar a la fuerza de

tierra, pasando de un concepto basado en depósitos a flote a otro de desembarco masivo de equipos a tierra. Este cambio de planes estaba asociado con la posibilidad de mover los buques solamente de noche y el grave error en la estimación de los helicópteros necesarios para transportar equipos por lo que el crecimiento de la logística en tierra se produjo con dolorosa lentitud. Un percance casi fatal para el progreso de la campaña en tierra fue la pérdida el 25 de Mayo, del Atlantic Conveyor que transportaba tres helicópteros Chinook cuya gran capacidad de carga era vital para el cumplimiento oportuno de los planes logísticos y operativos. Esta pérdida significó una más pesada carga para los helicópteros remanentes que terminaron siendo casi totalmente empleados para el transporte de equipos durante el resto de conflicto.

Plan británico de maniobra

Notable por su ausencia en la planificación del desembarco en San Carlos fueron las consideraciones y discusión de lo que esa fuerza terrestre debía hacer cuando estuviera en tierra.

La operación era un plan de desembarco no una campaña terrestre.

Como alguien graciosamente señaló, se asumía que una vez en tierra, las fuerzas simplemente avanzarían y vencerían.

Tal vez sea más propio decir que los británicos fuera consciente o inconscientemente, esperaban que los argentinos reaccionarían rápidamente para oponerse al desembarco con fuerzas terrestres y que el uso de las fuerzas británicas en tierra, iba a ser en mayor o menor grado guiado por lo menos en el corto plazo, por las acciones y reacciones defensivas requeridas durante esta confrontación.

Cuando la oposición argentina al desembarco no se concretó, los británicos se vieron como perdidos con respecto a lo que debían hacer con sus fuerzas terrestres.

Goose Green

Con pérdidas de buques y aviones en aumento el acrecentamiento de la logística en San Carlos continuó a ritmo de serpiente, mientras los buques transportando refuerzos se hallaban aún demasiado distantes como para garantizar una fuerte acometida contra Puerto Argentino.

En esa circunstancia, el Parlamento Británico percibió que la opinión pública reclamaba una rápida victoria terrestre para justificar la creciente pérdida de buques en el conflicto de Malvinas.

Esta percepción finalmente determinó la decisión política de atacar la guarnición argentina de Goose Green. Esta decisión fue un claro ejemplo del accionar de políticos que se supone no desean conducir desde atrás la guerra, pero que son incapaces de contener sus frustraciones políticas motivadas en este caso por la inacción de las fuerzas desembarcadas en San Carlos. El ataque a Goose Green se produjo como resultado de la necesidad política de atacar y derrotar a los argentinos en algún lugar, lo antes posible. El hecho de que Goose Green era un objetivo estratégico y tácticamente irrelevante para el resultado general de la campaña de reocupación de las Malvinas, se consideró no pertinente.
La batalla en sí produjo dos hechos que en sí produjo dos hechos que interesa señalar:

Previo al ataque a Goose Green la BBC informó la peligrosa aproximación de tropas británicas a ese lugar. De ello resultó el refuerzo del área por los argentinos antes del ataque. Este es un ejemplo del creciente problema que plantea la necesidad de reconciliar el rol de los medios masivos de información y sus necesidades de capacidad para informar instantáneamente, con los requerimientos de secreto que siempre han demandado las operaciones militares.

La rendición de las tropas argentinas en Goose Green se produjo justamente cuando el jefe británico se consideraba en el límite de su capacidad para seguir combatiendo.

El avance hacia Monte Kent

El avance sin oposición de los británicos desde San Carlos hasta las proximidades de Puerto Argentino, a cincuenta millas de distancia, merece ser señalado sólo por la temeridad con que estos afrontaron esa travesía a pie, sobre terreno rugoso y bajo terribles condiciones meteorológicas. La falta de movilidad como para satisfacer las requerimientos logísticos y tácticos simultáneamente, determinó que el avance se hiciera a pie o que no fuera posible hacerlo.

El planeamiento que se había hecho para la ofensiva terrestre, estaba basado en la idea de que el avance de la fuerza debía cumplirse mediante saltos de rana, utilizando helicópteros para mover tropas y equipos sobre el difícil terreno. La imprevista alta demanda de los escasos helicópteros disponibles, para efectuar tan sólo el aprovisionamiento de las tropas y la pérdida de los tres grandes Chinooks en el Atlantic Conveyor, hizo tomar rápida conciencia de que el avance hacia Puerto Argentino debía efectuarse por otros medios.

El desembarco en Fitzroy (Bluff Cove)

Al arribo de los refuerzos (Quinta Brigada) a Malvinas, los británicos enfrentaron la decisión de su oportuna utilización para el avance hacia Puerto Argentino.

Las dos alternativas básicas eran conservarlos embarcados como una reserva para apoyar cuando fuera conveniente a las fuerzas que estaban ya operando, o usarlas en un segundo desembarco, fuera al noreste y suroeste de Puerto Argentino, a fin de abrir un segundo eje de avance sobre el objetivo. Dada la falta de recursos, principalmente armas antiaéreas para apoyar un segundo desembarco, esta idea fue inicialmente rechazada y elementos de la Quinta Brigada comenzaron a ser desembarcados en San Carlos el 1° de junio.

Como frecuentemente ocurre en las guerras, imprevistos eventos guiaron la subsiguiente toma de decisión para el empleo de la Quinta Brigada: el plan tentativo era que elementos de la Quinta Brigada se trasladaran de San Carlos a Fitzroy vía Goose Green para formar la punta de lanza más al sur del avance final sobre Puerto Argentino desde esa posición. En un principio se había pensado que el movimiento inicial hasta Goose Green podría ser hecho con helicópteros, pero ello como se comprobó en seguida, resultó imposible porque la totalidad del puente aéreo disponible era requerido para apoyar la Tercera Brigada de Comandos, que en ese momento se movía hacia Monte Kent y Puerto Argentino desde el oeste noroeste.

En lo que puede calificarse como un arrojado movimiento o también como una grave demostración de irresponsabilidad, elementos del Segundo Batallón de Paracaidistas que se mantenía en descanso en Goose Green luego de la batalla que allí se realizara, se desplazaron en helicópteros británicos obtenidos mediante un golpe de mano hasta Fitzroy e hicieron allí un desembarco sin oposición en las últimas horas del 1° de junio.

Esto enfrentó a los planificadores británicos con una espada de dos filos. Por una parte la posición de Fitzroy obtenida sin bajas representaba un significativo salto hacia el objetivo final. Por otra parte, el Segundo Batallón estaba ahora expuesto a ataques enemigos o bombardeo a millas del más cercano apoyo británico. La idea de consolidar la posición del 2 Batallón de paracaidistas en Fitzroy guió el pensamiento durante los días subsiguientes.

Enfrentados con insuficiente apoyo de helicópteros para mover el resto de la Quinta Brigada sobre el abrupto suelo entre San Carlos y Fitzroy, y con el requerimiento de reforzar la posición británica en Fitzroy lo antes posible, a disgusto, los planificadores decidieron recurrir a un movimiento por mar. Así la duda británica sobre la conveniencia o no de efectuar un segundo desembarco, había sido disipada por el curso de los acontecimientos.

El intento de desembarco en Fitzroy se convirtió en un desastre. La operación se realizó utilizando sólo buques auxiliares de desembarco sin apoyó antiaéreo o de comando y control de unidades navales principales. La coordinación con las fuerzas ya ubicadas en Fitzroy fue inexistente. En la tarde del 8 de junio el LSD Sir Galahad sin protección antiaérea, fue atacado por la aviación argentina mientras desembarcaba tropas, en la Bahía de Fitzroy, lo que significó la pérdida de 51 hombres.

Fitzroy desde la perspectiva argentina

Desde el punto de vista argentino, el análisis de Fitzroy se centró sobre el tema de por qué las fuerzas argentinas de tierra no aprovecharon las ventajas que les daba el exitoso ataque aéreo contra las fuerzas británicas en Bluff Cove y Fitzroy y contraatacaran.

Los jefes militares argentinos en Malvinas, racionalizaron su decisión de no efectuar ese ataque, diciendo que Bluff Cove estaba a 16 km. hacia el suroeste. Una avanzada de tropas británicas se hallaba entre Puerto Argentino y Bluff Cove. El Ejército argentino en Malvinas contaba sólo con artillería de 105 mm con alcance de 10 a 12 Km. Había dos o tres piezas de 155 con alcance de 20 Km., pero eran insuficientes para apoyar una acción a 16 Km. de la base de Puerto Argentino. Hubiese sido necesario retirar un batallón de la defensa de Puerto Argentino y esa unidad hubiera sido atacada por las fuerzas británicas de cobertura, mientras enfrentaban al batallón que desembarcaba. Por último, el batallón ubicado como para efectuar ese movimiento, hubiera sido el 5° de Infantería de Marina una unidad de elite que hubiera debido dejar su posición clave en la cima de Tumbledown Mountain.

La verdad es que por dos veces la victoria pendió de un hilo, en Goose Green y en Bluff Cove y los argentinos no supieron cortar ese hilo.

El asalto final a Puerto Argentino

Los británicos estaban ahora en posición para montar la fase final del ataque a Puerto Argentino.

Enfrentaban 33 grupos de soldados enemigos totalizando 8400 hombres, equipados con cañones pesados y amplio amunicionamiento, atrincherados en posiciones que venían fortificando desde hacía seis semanas.

A pesar de que los argentinos habían sido pasivos hasta este momento, la perspectiva de tener que atacar con limitaciones de medios de movilidad y ni remotamente en capacidad como la que se supone debe poseerse para atacar en fuerza a un enemigo bien armado y atrincherado, distaba mucho de ser atractiva.

Los británicos iniciaron su avance sobre Puerto Argentino con una serie de ataques nocturnos el 11 de junio, contra los montes Longdon, Harriet y Two Sisters, que componían la siguiente línea de alturas entre las posiciones británicas y Puerto Argentino.

Alguna firme resistencia se encontró durante los ataques a los montes Harriet y Two Sisters, pero los británicos pudieron conquistar esas posiciones con mínimas pérdidas. El ataque a Monte Longdon encontró mucho mayor resistencia y los objetivos fueron alcanzados luego de feroz lucha y con muchas bajas. Luego se supo que Monte Longdon había sido defendido por una unidad de primer orden de Infantería de Marina que irónicamente había sido colocada inicialmente en esa posición por que los jefes de Ejército no la habían computado como unidad de primera línea. El plan original preveía mantener a los Infantes de Marina en reserva para la defensa de Puerto Argentino de ataques británicos desde el mar.

Aunque los británicos nunca atacaron desde el mar, esa unidad nunca fue desplazada de esa posición inicial al oeste de Puerto Argentino.

La fase final del ataque británico comenzó al atardecer del 13 de junio con ataques nocturnos en la línea de colinas ubicadas en las proximidades y al oeste de Puerto Argentino. Los objetivos iniciales fueron Wireless Ridge y Tumbledown Mountains. Dada la superioridad de fuego británico y una defensa menos que decidida, Wireless Ridge sucumbió rápidamente. Pero Tumbledown Mountain cayó sólo luego de fieros combates que demostraron una vez más la indiscutible calidad del soldado argentino y la incapacidad de los británicos para prever esa clase de resistencia en alguna determinada acción.

Poco después de que los británicos tuvieron éxito en la toma de Two Sisters, corrió la voz en la mañana del 14 de junio de que los argentinos estaban en retirada hacia Puerto Argentino.

Efectividad de la organización de la Junta Argentina

Una serie de viñetas demuestran el poco éxito de la Junta en su función:

- A lo largo de la guerra en el mar, la Armada Argentina fue advertida de vuelos no coordinados de la Fuerza Aérea.

- La Fuerza Aérea se negó a informar al Comandante del Teatro vicealmirante Lombardo, sus avistajes y contactos.

- Las Fuerzas Conjuntas en Malvinas no pudieron ejercer control aéreo sobre los aviones de la Fuerza Aérea volando sobre las islas o en sus proximidades.

- La Fuerza Aérea envió 10 aviones Pucará a Malvinas sin consultar al Comando de Teatro.

- El Comandante de las Fuerzas del Ejército en Malvinas hacía caso omiso del Gobernador y recibía órdenes del Jefe del Estado Mayor de Ejército en Buenos Aires.

- Cuando la Armada Argentina tenía dificultad en la obtención de datos posicionales del HMS Invencible, tuvo que "invadir" la central de Información de Combate en Puerto Argentino para descubrir que el personal de Fuerza Aérea que manejaba el CIC, borraba la derrota seguida por los aviones británicos luego de cada ataque aéreo. El personal naval comenzó a conservar la información sobre el recorrido de cada raid, y así logró determinar por donde aparecerían todos ellos sobre el horizonte. Fue a partir de ese tipo de análisis, que pudieron describir una especie de "banana geográfica" que definía la probable posición de los porta-aviones. Esta fue la metodología "ad hoc" que permitió a la Armada lanzar el ataque que dio por resultado el hundimiento del Atlantic Conveyor.

- En general los ataques aéreos contra la Fuerza de Tarea británica lanzados desde tierra, fueron dispuestos y partieron desde el continente sin la necesaria coordinación con los comandos argentinos en las islas, ni con las fuerzas a las que la aviación basada allí estaba apoyando.

- Lo mismo cabe decir con respecto a los escasos raids que fueron lanzados contra las cabezas de playa británicas. La Fuerza Aérea Argentina afirmó al comenzar las acciones: "Si la Flota Británica aparece , nosotros podemos destruirla: esta mentalidad dominó su acción a lo largo de todo el conflicto.

Interpretación argentina de la reacción de EE.UU.

+Los dirigentes políticos argentinos en sus cálculos de riesgos estaban firmemente convencidos de que en la eventualidad de un conflicto entre Argentina y Gran Bretaña, los EE.UU. iban a mantener una posición neutral. Nunca esperaron que los EE.UU. los apoyara pero previeron una postura neutra.

A este respecto, su evaluación histórica se apoya demasiado en la experiencia de Suez y no suficientemente en mas significativas lecciones derivadas de los mutuos intereses políticos y militares de EE.UU. y Gran Bretaña. El almirante Anaya citó como evidencia de la` previsible neutralidad de EE.UU. la impresionable sucesión de visitas a Argentina en 1981, de comandantes militares y de políticos con rol clave en la política de EE.UU., como demostración del desarrollo de intereses comunes entre EE.UU. y Argentina.

Cuando EE.UU. se inclinó hacia Gran Bretaña la única forma racional en que esto pudo ser comprendido por Argentina fue la teoría de la "manipulación". Los participantes en esta maniobra eran el gobierno conservador de Gran Bretaña, la Royal Navy y el Departamento de Estado.

Los argentinos estaban convencidos de que Gran Bretaña quería la guerra. Y la querían para distraer la atención del Partido Laborista, de las huelgas de las minas de carbón y de la declinante confianza en el gobierno conservador. La Royal Navy, ellos pensaban, quería la guerra para restablecer la confianza británica de su rol como defensora de los intereses británicos a lo largo del mundo y para contrarrestar la reducción del rol y dimensión de la Flota.

Y creían que los británicos habían sido capaces de seducir al Departamento de Estado de los EE.UU. para que los apoyara en esa manipulación.

Conclusión

El conflicto de Malvinas, brinda muchas lecciones políticas y militares, no sólo para los participantes sino también para otras naciones que deben mantener fuerzas terrestres navales y aéreas para defender sus intereses y respaldar sus objetivos políticos:

- **Los submarinos nucleares son excelente elemento de combate, pero no cumplen bien la función de presencia naval en tiempo de paz**. (falta de visibilidade/percepção pelo público? Comentario do Pepo)

- **La fuerzas de superficie son esenciales para la proyección de fuerzas anfibias, pero deben tener los medios para defenderse contra submarinos modernos y modernos misiles y aviones**.

- **La aviación táctica con base en tierra empleada en la conducción de una campaña naval, debe ser adiestrada rutinariamente en el uso de armamentos y tácticas contra fuerzas navales**.

- **Las debilidades enemigas deben ser explotadas cada vez que se las detecte, aunque los planes militares deban modificarse para ello.** Cuando la suerte del adversario pende de un hilo, lo más fácil para vencer es cortar ese hilo.

- **La logística gana o pierde.**

- **Las Marinas no ganan guerras, pero la falta de una marina adecuada puede hacer perder la guerra**. La Royal Navy no ganó el conflicto de Malvinas, pero pudo haber sido la causa de que Gran Bretaña lo perdiera. El Ejército Británico ganó, para Gran Bretaña el conflicto de Malvinas y lo hizo con y sólo con el apoyo de la Royal Navy.

- **Un bien integrado Poder Aéreo es esencial tanto para el Ejército como para las Fuerzas Navales**.

- El Poder Aéreo no se compone sólo de bombardeos o aviones de ataque, o de cazas e interceptores, o de aviones de contramedidas electrónicas. Es una mezcla de todos. El que no lo comprenda así, no ha entendido ni las lecciones de la 2ª Guerra Mundial, ni las de Malvinas.

- **La capacidad de los ejércitos, marinas y fuerzas aéreas para operar en conjunto es el "sine qua non" de la guerra**.

- Los comandos militares responsables, deben tener diálogo fluido con las autoridades políticas y asesorarlas y las autoridades políticas deben escucharlos aunque no necesariamente seguir sus consejos.

- **Es crucial que las autoridades políticas informen a los dirigentes militares de aquellos objetivos políticos que se persigue lograr, mediante el uso de la fuerza militar.**

- **Comando efectivo, control y comunicaciones** son las herramientas fundamentales que permiten a las autoridades militares y a las autoridades políticas trabajar en armonía.

- Y finalmente en esta era tecnológica, **los militares deben conocer sus armas**. Pericia y coraje no son suficientes. El extremo puntiagudo de la lanza, son las armas, sean estas misiles, bombas, torpedos, granadas de mano o...